

den Tag legen wird, daß auch ihr das Interesse den Volksschullehrer am Herzen liegt. Die Berathung darüber steht uns noch bevor. Was dagegen den Chausseebau betrifft, so wird wohl allgemein anerkannt werden müssen, daß bei diesem Landtage für diesen Zweig der Verwaltung viel geschehen ist, indem eine außerordentliche Summe noch über den gewöhnlichen Etat vorgeschlagen und bewilligt wurde. Unlangend die landwirthschaftlichen Vereine und die dafür verlangte Summe, so glaube ich, daß hier ein Unterschied vorliegt; denn jene Summe, wenn sie auch nicht von so großer Bedeutung war, wurde zu Versuchen verlangt und nach dem gestellten Antrage ohne irgend eine Beschränkung für die landwirthschaftlichen Vereine; die Summe, die für die Eisenbahnen verlangt wird, ist lediglich zu zweckmäßiger Förderung der Bauten gefordert worden. Wenn diese nicht jedesmal zweckmäßig ausgeführt wurden, so lag das nicht in der Absicht der Ständeversammlung bei deren Verwilligung, und auf diesen Unterschied muß ich hinweisen. Im Allgemeinen stimme ich dem Abgeordneten bei, daß es wohl eine schickliche Gelegenheit sein dürfte, auch Wünsche einzelner Mitglieder und der Kammer überhaupt in Bezug auf die Ausführung der Eisenbahnen an die Staatsregierung zu bringen. Versprechen die Eisenbahnen nach ihrer Vollendung für das Land wesentliche Vortheile, läßt sich der Bau nicht verschieben, wenn Sachsens Handel und Industrie nicht herabsinken sollen, so ist es allerdings von doppeltem Nutzen, wenn auch schon der Bau der Eisenbahnen selbst dem Lande einen größern Gewinn, als zeither, künftig bringt. Ich glaube, hauptsächlich von dieser Ansicht ist der Abgeordnete Oberländer ausgegangen, als er gestern mehrere Vorschläge zur Unterstützung der Kammer brachte. Ich habe ihm beigestimmt und bin sehr erfreut, daß ich jetzt noch derselben Ansicht sein kann, nachdem namentlich von dem Abgeordneten v. Gablenz mehrere practische Bedenken dagegen vorgebracht worden sind. Was diese Bedenken anlangt, so will ich mit einigen Worten darauf eingehen. Es ist nicht zu verkennen, der Abgeordnete hat auf die vielen Schwierigkeiten in der Ausführung dieser Anträge aufmerksam gemacht, aber nachgewiesen hat er nicht, daß diese Anträge wirklich unausführbar wären. Beispielsweise hat er angeführt, daß die Zwiste der Arbeiter selbst Veranlassung gegeben hätten, die ihnen anfänglich überlassenen Accordarbeiten wieder zu entziehen. Es hätte dies hauptsächlich auf der Ungleichmäßigkeit der Arbeiten beruht. Auch seien die mangelnden Garantien hauptsächlich wegen der Ausführung von Dämmen und Böschungen ein Hinderniß, ihnen größere Accorde selbst zu überlassen. Das erste Bedenken läßt sich beseitigen, wenn die Eisenbahnbeamten das Talent besitzen, den Arbeitern mit Rath beizustehen, und ihre Unterstützung wirklich auch in dieser Hinsicht vermittelnd gewähren. Was das zweite Bedenken anlangt, so ist auch dieses nicht unüberwindlich. Jedenfalls kann den Arbeitern dadurch eine Garantie oder Caution abverlangt werden, wenn der von ihnen ersparte Arbeitsgewinn theilweise zurückbehalten wird, wozu sie sich gern verstehen werden, um sich den Gewinn, den sie aus der Uebernahme von Accorden ziehen würden, nicht entgehen

zu lassen. Wurde von dem Abgeordneten selbst behauptet, daß der Verdienst der Arbeiter dann, wenn sie die Accorde selbst abschließen, kein größerer sei, als wenn sie nur als gedungene Lohnarbeiter daständen, so muß ich das bezweifeln. Denn ist es dem Uebernehmer des Accords irgend möglich, noch ein erhöhtes Lohn auszuzahlen, so sollte ich doch denken, daß, da er außerdem nothwendig einen Gewinn selbst für sich in Anspruch nehmen wird, die Arbeiter bei Eingehung der Accorde besser wegkommen müssen, als wenn sie bloß um Lohn arbeiten. Sind gegen die Menagen verschiedene Bedenken aufgestellt worden, so will ich zugestehen, daß sich Manches dagegen sagen läßt. Allein ich will nur beispielsweise erwähnen, daß sich durch gemeinschaftlichen Einkauf von Victualien für die Arbeiter und von den Arbeitern sehr leicht eine große Ersparniß für dieselben herbeiführen läßt; denn alle diejenigen, welche an den Eisenbahnen ihre Verkauflocalien öffnen, ziehen einen sehr bedeutenden Gewinn aus den Verkäufen. Der Herr Referent hat selbst sehr betäubende Beispiele gestern angeführt, und es ist wohl sehr leicht durch Belehrung und sonst geeignete Mittel auf die Arbeiter dahin zu wirken, daß sie von ihrem Verdienste einen Theil zurücklassen, um für ihren Unterhalt auf eine billige Weise zu sorgen. Ich wenigstens finde darin keine unüberwindliche Schwierigkeit. Was die Ansicht anlangt, daß den Arbeitern Gelegenheit verschafft werde, ihren Gewinn zinsbringend unterzubringen und aufzubewahren, so muß man, glaube ich, hier zwischen den verschiedenen Arbeitern unterscheiden. So viel mir bekannt — und ich gestehe, darin habe ich im Einzelnen sehr erfreuliche Wahrnehmungen gemacht — haben die verheiratheten Arbeiter sehr häufig ganz beträchtliche Summen für ihre Verhältnisse an ihre Familien geschickt. Also die verheiratheten Arbeiter werden schwerlich ihre Ersparnisse in Sparcassen niederlegen, denn es ist natürlicher, daß sie ihren Verdienst nach Hause schicken, um entweder das Geld dort niederzulegen, oder für die Zukunft einen Nothpfennig zu haben. Es bleibt die unverheirathete Classe übrig, und es fragt sich, ob diese geneigt ist, ihren Verdienst unterzubringen, oder lieber zu verbringen. Es ist unverkennbar, daß auf diese Arbeiterklasse durch Belehrung Seiten der Eisenbahnbeamten, oder auf sonstige Weise — hätten wir z. B. eine freiere Presse, durch die Presse, durch populäre Vorstellung der Nachtheile, welche sie in der Zukunft zu fürchten haben, eingewirkt werden könnte, — und bei dem allgemeinen Bildungsstande der untern Classen in Sachsen läßt sich wohl auch Seiten der Directorien auf Veranlassung der Regierung etwas Vortheilhaftes bewirken. Nur mit einem Theile des zweiten Antrags, für den ich übrigens stimme, kann ich mich nicht vollkommen einverstehen. Es sind dies nämlich die Worte: „wenn sie auch etwas theurer sein sollten,“ nämlich die Lieferungen und Arbeiten der Industrie. Ich glaube, daß man den Eisenbahngesellschaften, weil sie jetzt noch Privatgesellschaften sind, eine solche Bedingung nicht auferlegen kann. Zweitens, selbst wenn der Staat hierbei einen besondern Einfluß hätte, so hielte ich das doch keineswegs für einen wesentlichen Gewinn für die inlän-